



Licenziato il piano di rischio, si torna a guardare in avanti per la riqualificazione della pista del Gino Lisa. Toccando ferro e facendo gli scongiuri per eventuali altri intoppi che potrebbero ulteriormente ritardare la *road map* che dovrebbe portare all'esecuzione del progetto. L'opera è strategica per dare risposta alla vocazione turistica dello scalo foggiano, riconosciuta dalla stesso piano del governo che sta ristrutturando il sistema aeroportuale nazionale, ma i tempi si stanno allungando. Un dato è certo, purtroppo. Quel che sembra dietro l'angolo, quando si parla del Gino Lisa, si rivela sempre più problematico del previsto. È successo così proprio nel caso del documento pomposamente definito "Piano di Rischio connesso all'attività volativa dell'aeroporto 'Gino Lisa' di Foggia". L'ultima conferenza dei servizi sull'aeroporto si è svolta alla Regione sette mesi fa. In quella circostanza, i tecnici di Palazzo di Città sostennero che il piano sarebbe stato pronto al massimo in un mese o due. Ne sono trascorsi altri cinque prima che l'elaborato venisse trasmesso all'Enac, che adesso dovrà pronunciarsi definitivamente nel merito.

E sulla procedura - a separare la conclusione del tormentato iter burocratico dall'apertura del cantiere per l'allungamento della pista - pende la spada di Damocle della VIA (la Valutazione d'Impatto Ambientale) che però, stando ai si dice, dovrebbe concludersi positivamente, e tra non molto.

Commentando l'avvenuta trasmissione alla Regione del Piano di Rischio, Mondo Gino Lisa, la community dell'aeroporto che quotidianamente monitora lo stato di avanzamento del progetto, adombra la possibilità che sia stata proprio l'aspettativa della VIA a provocare qualche rallentamento: "ad una lettura attenta della successione dei fatti, un dubbio assale la mente: non è che il piano era pronto da tempo ed è stato mantenuto in un cassetto in attesa dell'esito della VIA, ma dato che ora è alquanto probabile che la stessa VIA darà l'esito sperato dai foggiani, ci si è visti costretti a procedere?"

Secondo la community, qualcuno ha remato contro, o più precisamente qualcuno avrebbe preferito che l'iter della valutazione d'impatto ambientale si concludesse con il disco rosso.

Che comunque l'elaborazione del piano sia stata assai più laboriosa del previsto viene implicitamente confermato anche dalla nota con cui Palazzo di Città ha dato notizia dell'avvenuta consegna del Piano. "È stato un lavoro molto accurato e svolto in stretta cooperazione con lo staff dell'ENAC", ha detto il dirigente del Servizio Urbanistico del Comune, Paolo Affatato, sottolineando che la versione del Piano di Rischio di marzo 2013 è stata definita in base alle ultime prescrizioni dell'ENAC stesso.

Ad entrare un po' di più nel merito delle ragioni che hanno provocato la dilatazione dei tempi è stato l'assessore alla Qualità e all'Assetto del Territorio, Augusto Marasco, che "con riferimento alla presenza di scuole, uffici pubblici, ospedale e programmi urbanistici in itinere" nell'area interessata ha detto: "Abbiamo impegnato sei mesi dall'approvazione definitiva del progetto di allungamento della pista da parte del Consiglio comunale, un tempo necessario per stimare impatti conseguenti comunque a uno scalo incastonato in aree molto antropizzate." La parola chiave sembra stia proprio, come vedremo, in quei "programmi urbanistici in itinere" su cui si è spesso favoleggiato ed anche polemizzato in passato. Il riferimento alla (presunta) eccessiva antropizzazione dell'area è bastato a riaccendere antiche polemiche. Da qualche giorno, il gruppo facebook *Basta chiacchiere: aeroporto!* letteralmente pullula di immagini di aeroporti che sono ubicati in aree assai più antropizzate di quella del Lisa: ci sono scali che fanno scorrere la pista d'atterraggio su sottopassaggi con

tanto di traffico automobilistico e piste che s'incuneano all'interno di quartieri residenziali. D'altra parte, quanti volessero farsi un'opinione esaustiva dello stato dell'arte degli aeroporti italiani in materia di rischio, possono consultare il sito <http://www.aerohabitat.eu/dossier/aeroporti-e-piano-di-rischio/> dov'è possibile trovare documentazione dettagliata sulla situazione di tutti gli aeroporti italiani: molti sono messi come Foggia, se non peggio, però... si vola!

L'assessore Marasco dice tuttavia la verità quando si riferisce alla necessità di fare i conti con l'antropizzazione dell'area in cui sorge il Lisa anche se, tra le righe, pare di capire che il lavoro più arduo non abbia riguardato più l'antropizzazione "prossima ventura" (ovvero i "programmi urbanistici in itinere" di cui si diceva prima) che non lo stato di fatto. In una parola, è stato necessario fare i conti con le tante, forse troppe, concessioni edilizie rilasciate dal Comune in aree pericolosamente contigue allo scalo.

Questa impressione viene confermata spulciando nella ricca documentazione messaci a disposizione da Mondo Gino Lisa e, in particolare, la bozza del Piano di Rischio presentata nello scorso mese di settembre. "In pratica - fanno notare quelli della community -, ci sono voluti 6 mesi per togliere o ridurre dalla Zona "B" del Piano di Rischio tutte le costruzioni già autorizzate in passato dal Comune di Foggia."



Figura 1 - Il Piano di Rischio Aeroportuale di Foggia (bozza del 12.09.2012): in tratto blu le nuove costruzioni da edificare già autorizzate ed oggi in fase di riduzione, mentre con H viene evidenziata la zona degli Ospedali Riuniti.

La figura di fianco a sinistra (che è possibile scaricare in formato più grande, cliccando qui) mostra il Piano di Rischio Aeroportuale di Foggia così come veniva fuori dalla Bozza del 12.09.2012: in tratto blu le nuove costruzioni da edificare già autorizzate ed oggi in fase di riduzione, mentre con H viene evidenziata la zona degli Ospedali Riuniti. La figura 2 mostra invece la geometria delle zone di tutela, così come viene disegnata e prescritta dal Regolamento ENAC per i Piani di Rischio Aeroportuali. Nella zona di tutela A (rossa) è prevista la massima limitazione del carico antropico, e non sono quindi consentite nuove edificazioni. Questa zona ha una larghezza iniziale di 600 metri ed una lunghezza di 600 metri, secondo l'ENAC.

Va detto che in Puglia è stata portata a 700 metri dalle prescrizioni degli uffici urbanistici regionali; in questo modo l'Ospedale di Foggia risulta appena dentro la Zona B, mentre secondo seguendo la normativa nazionale, cioè accorciandola di 100 metri, ne sarebbe appena fuori. Nella zona di tutela B (in blu), con una larghezza iniziale di 780 metri ed una lunghezza di 900, può essere prevista una modesta funzione residenziale. Le maglie si allargano ulteriormente nella zona di tutela C (verde) in cui sono rispettivamente possibili indici di edificabilità medi, mentre per la zona di tutela D la sola prescrizione riguarda la necessità di evitare la realizzazione di strutture ad elevato affollamento come centri commerciali, congressuali e sportivi.

Le concessioni che hanno dovuto essere “revisionate” appaiono in colore blu nelle mappe. E basta già un sguardo d’assieme per rendersi conto come le concessioni rilasciate dagli uffici comunali negli ultimi vent’anni si siano addensate proprio nella zona B, giungendo addirittura a lambire la zona A.

Non dev’essere stata un’operazione semplice “bonificare” l’area dalle concessioni a rischio: ed ecco spiegato – conclude Mondo Gino Lisa – il “ricalcolo antropico” e tutti le lungaggini e i misteri durati fino alla settimana scorsa.

Ma forse, proprio per questa ragione, la messa a punto della versione definitiva del Piano di Rischi (e la conseguente “bonifica urbanistica” che ne è derivata) rappresentano un bel salto in avanti verso la riqualificazione dell’aeroporto: con buona pace per chi rema contro e con la giusta soddisfazione per quanti si battono, come *Mondo Gino Lisa* e tutti gli aderenti al gruppo *Basta chiacchiere: aeroporto!* affinché l’aeroporto di Foggia possa recitare la funzione di traino dell’economia e del turismo e affinché possa essere restituita al capoluogo dauno e al Tavoliere la loro centralità, evidente nella geografia, ma messa spesso in discussione da scelte politiche non sempre avvedute.

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



• Aeroporto, tante opinioni. Ma sarebbe ora di fare sintesi.



• L’on. Tatarella risponde all’avv. Potenza: “le ragioni del fallimento del Lisa”



## Aeroporto, il giallo del piano di rischio, il coraggio di Mondo Gino Lisa

I problemi del  
Lisa non si  
risolvono né coi  
veleni né col  
pressapochismo



Aeroporti: perché  
Taranto ha  
sconfitto Foggia

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 38